

PARTIE II :

**Les difficultés à introduire
un péage urbain en Suisse :
une analyse comparative
entre Lausanne, Bâle et
Lugano et sa mise en
perspective par rapport à son
fonctionnement à l'étranger**

La question du péage urbain jouit d'un certain regain d'intérêt dans le débat public ces trois dernières années. Cela s'est manifesté après les rapports plutôt positifs sur le péage urbain londonien (London Congestion Charging) et sur la base des expériences faites avec les redevances sur le trafic des poids lourds en Suisse (R.P.L.P), en Autriche et en Allemagne. Le débat politique se focalise sur les aspects juridiques, financiers et budgétaires des redevances routières ainsi que sur les objectifs en termes d'aménagement du territoire et de planification des transports. Il faut également souligner la particularité juridique suisse, à savoir que l'introduction du péage routier en Suisse nécessiterait une modification de la constitution fédérale. En effet, cette dernière stipule dans l'article 82, alinéa 3 que « *l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. L'assemblée fédérale peut autoriser des exceptions* ». On remarque très vite que l'introduction d'un péage urbain en Suisse relève d'une multitude de facteurs, certains contribuant à sa mise en place (justification économique : régulation du trafic, prise en compte de la dimension environnementale) alors que d'autres participent à son blocage (facteurs juridique, politique..). Cette étude est centrée sur une enquête de terrain qui vise à mesurer l'acceptabilité de la population luganaise et à réfléchir sur les mesures d'accompagnements nécessaires à la mise en place d'un péage urbain. La problématique du péage urbain recouvre ainsi différents domaines qui vont main dans la main. Se demander si la tarification de la congestion est une solution salubre pour limiter les externalités négatives engendrées par la circulation routière en ville nécessite d'étayer les résultats de Lugano afin de les recouper avec ceux obtenus à Lausanne et Bâle. Cette analyse comparative de trois villes suisses a pour objet de relever les différences ainsi que les tendances communes de la perception du péage urbain. Il s'agira entre autre de mettre en avant le rôle prépondérant des spécificités et des représentations locales (chapitre III). En effet, le problème de l'acceptabilité est essentiellement la résultante d'un comportement opportuniste des usagers qui ne veulent pas payer pour un bien jusqu'alors gratuit. C'est pourquoi l'arbitrage entre les gains et les coûts par la population pour la mise en place d'un péage urbain diffère selon les problèmes locaux. On se trouve en effet en présence d'un système rigide principalement du au fait que l'efficacité du péage vis-à-vis des objectifs de réduction des nuisances causées par l'automobile est mal perçue. En ce sens, cette deuxième partie servira également à mettre en lumière le fonctionnement des principaux péages urbains qui se font en dehors de la Suisse avec une attention toute particulière au London Congestion Charging pour ensuite ouvrir sur un débat portant sur leur applicabilité en Suisse (chapitre IV).

CHAPITRE III :

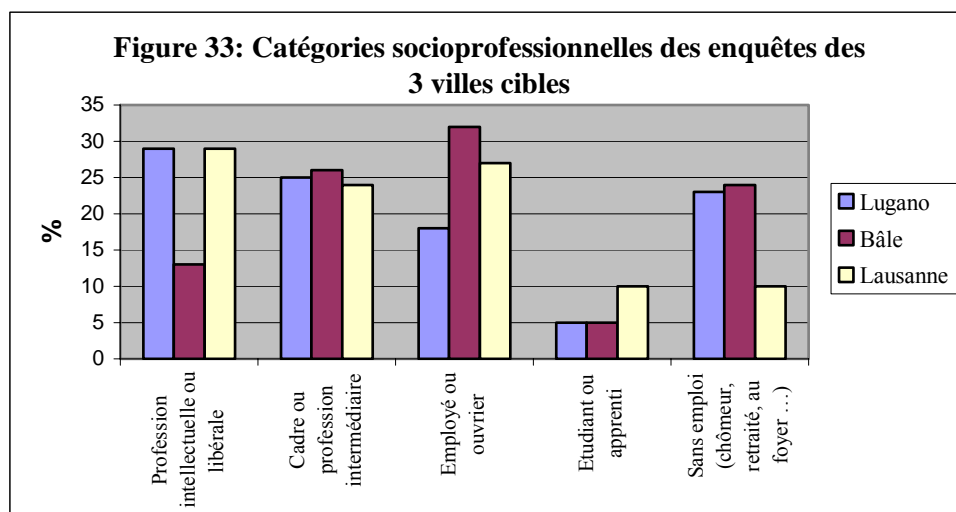
Des différences résultent de l'analyse des enquêtes de Lausanne, Bâle et Lugano mais une tendance commune : une faible acceptabilité des péages urbains

L'objet d'étude de ce chapitre est de mettre en perspective les trois études menées par le CREM et financées par l'OFROU pour le compte de la thèse de Mathias REYMOND. Lugano étant la dernière ville cible, il semblait pertinent de confronter les résultats des trois villes cibles suisses dans l'espoir de tirer quelques enseignements. En effet, la question de la nécessité d'un péage urbain à Lugano se pose différemment par rapport à Lausanne ou à Bâle. De fait, il subsiste une sensibilité différente face à la congestion et aux problèmes qui lui sont associés (section 1). Dès lors, les réponses à apporter s'ajustent en fonction des problèmes soulevés, à travers les mesures d'accompagnements. Autrement dit, il existe différentes solutions à un même type de problème (à savoir l'acceptabilité) dans la mesure où chaque ville a ses propres représentations locales. Les compétences des villes à mettre en œuvre ce type de projet et des mesures qui l'accompagnent sont toutefois restreintes en raison de facteurs « exogènes ». En effet, l'instauration d'un péage urbain est mise à l'épreuve par les dimensions juridiques et politiques en Suisse. La définition des compétences requises pour la mise en place des péages urbains constituera alors le deuxième champ d'étude de ce chapitre (section 2).

SECTION I : Une sensibilité face à la congestion et aux problèmes qui lui sont associés perçus différemment selon la ville étudiée.

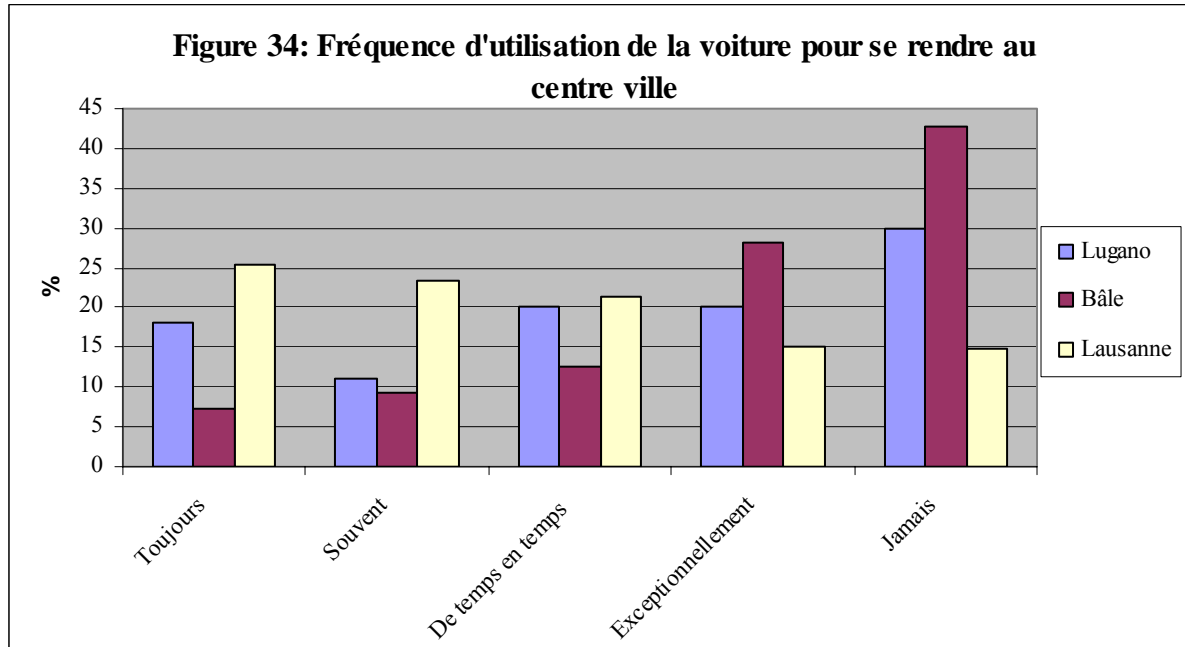
La première partie laisse entendre que la sensibilité luganaise face au péage urbain est relativement forte. C'est à travers une analyse comparative qu'on illustrera cette constatation dans cette section. Il s'agira de comparer les résultats de Lugano avec ceux de Lausanne en 2003 et Bâle en 2004 (les comptes rendus de ces deux villes figurent en annexe). La démarche est la même que celle du second chapitre, à savoir qu'on soulignera dans un premier temps les différences en terme de perception (sensibilité) face à la congestion. C'est à partir de l'identification des problèmes et des mesures d'accompagnements à mettre en place pour rendre le péage de congestion « encore » plus acceptable (lien de causalité) que sera traité le deuxième temps de cette section.

1. Les caractéristiques spécifiques de chaque ville...



L'échantillon sur lequel ont porté ces différentes études est censé représenter les caractéristiques de chaque villes. En effet, l'enquête de terrain de Lugano a davantage touché les milieux aisés et intellectuels issus de l'activité du tertiaire que les employés et ouvriers. Au contraire, Bâle est une ville industrielle où les employés et ouvriers sont les plus représentés. L'échantillon de Lausanne est relativement mixte avec, entre autre, autant de jeunes (dus à l'importance de son pôle universitaire) que de retraités et de sans emplois. En effet, ce critère distingue Lausanne de Bâle et de Lugano où la proportion de jeunes (étudiants ou apprentis) est beaucoup plus faible que la catégorie des retraités et chômeurs. Cette figure a son

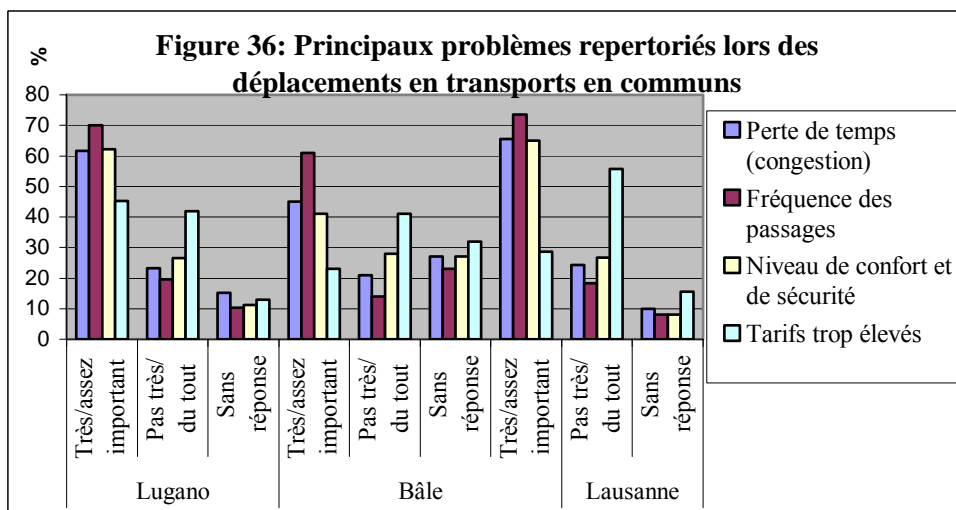
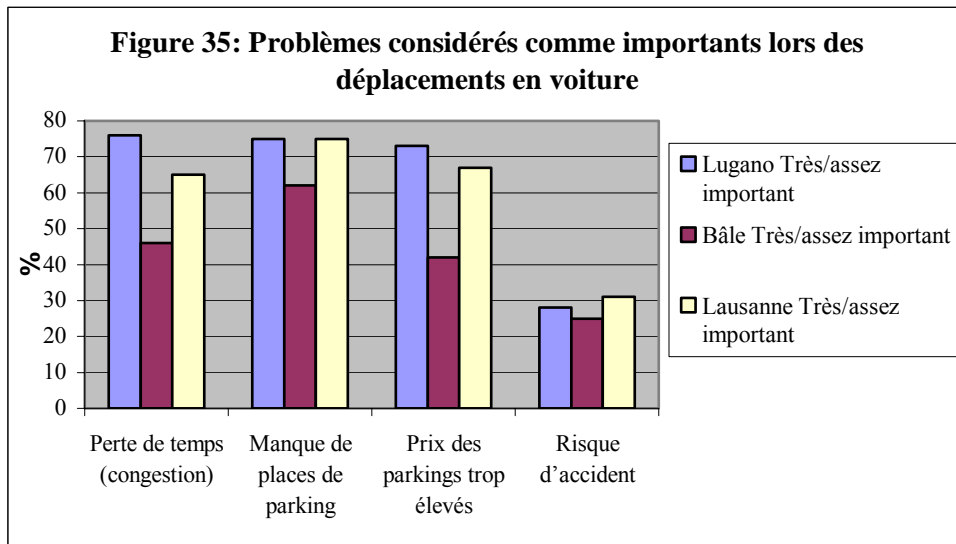
importance dans la mesure où il existe une corrélation entre les catégories socio-professionnelles et perception du péage urbain. En effet, le milieu aisé-intellectuel a une contrainte de temps beaucoup plus forte que le milieu populaire. Par opposition, la contrainte monétaire touche plus fortement le milieu populaire que le milieu aisé-intellectuel.



La figure 34 montre une nouvelle fois les différences de comportement d'une ville à l'autre. Lausanne est la ville où l'on utilise le plus la voiture pour se rendre au centre ville, contrairement à Bâle où l'utilisation se fait de manière exceptionnelle ou jamais. En effet, l'étude de Bâle révèle de nombreuses alternatives à l'utilisation de la voiture grâce entre autre à une politique de mobilité urbaine durable. Lausanne, et dans une moindre mesure Lugano, souffre au contraire d'une « dépendance » de la voiture. Une fois l'hypothèse faite, la question dans cette étude est de savoir si cette dernière est *volontaire* ou *forcée*.

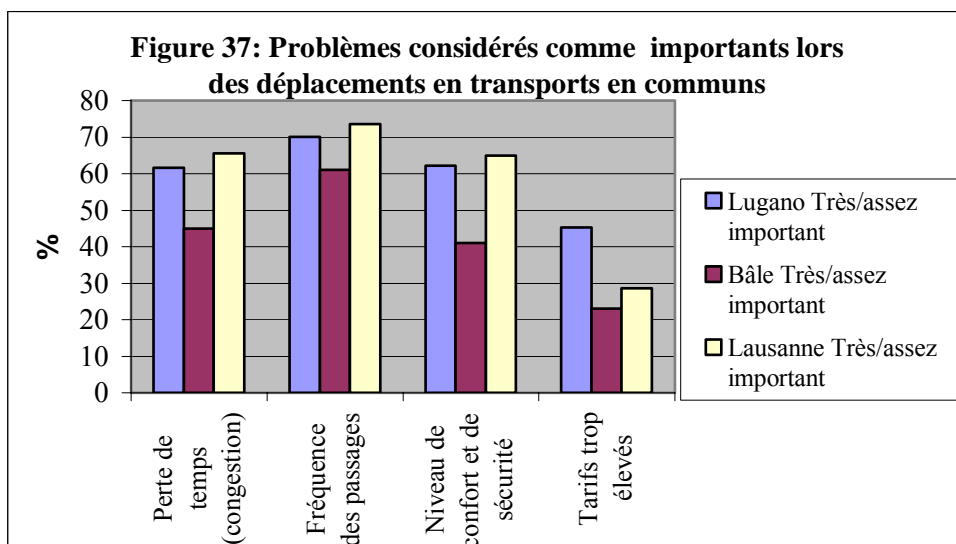
Par conséquent, on remarque sur la figure 35 que les problèmes importants dans les villes se situent là où l'utilisation de la voiture est la plus forte, à savoir Lausanne et Lugano. En effet, au regard des graphiques, les revendications bâloises paraissent moins vives que celles des lausannois et luganais. Toutefois, c'est Lugano qui passe en tête face à Lausanne notamment à la question de la congestion. Le manque de place de parking touche en revanche les trois villes, Lausanne et Lugano sont à 75% contre 62% pour Bâle. D'ailleurs, c'est le problème numéro 1 des Bâlois, les autres étant situés à moins de 50%. Les lausannois placent également le manque de places de parking comme le principal problème, mais d'autres sont recensés à des niveaux importants (congestion : 65% et prix des parkings : 67%). C'est donc la ville de Lugano qui remporte la « palme » des problèmes de circulation en voiture mais cela dit, la situation actuelle

de Lausanne (les chiffres présentés dans cette étude sont de 2003) se rapproche de celle de Lugano suite à une évolution négative¹ depuis. D'ailleurs, la construction d'une deuxième ligne de métro (suite au projet dit « M2 ») est en cours à Lausanne².

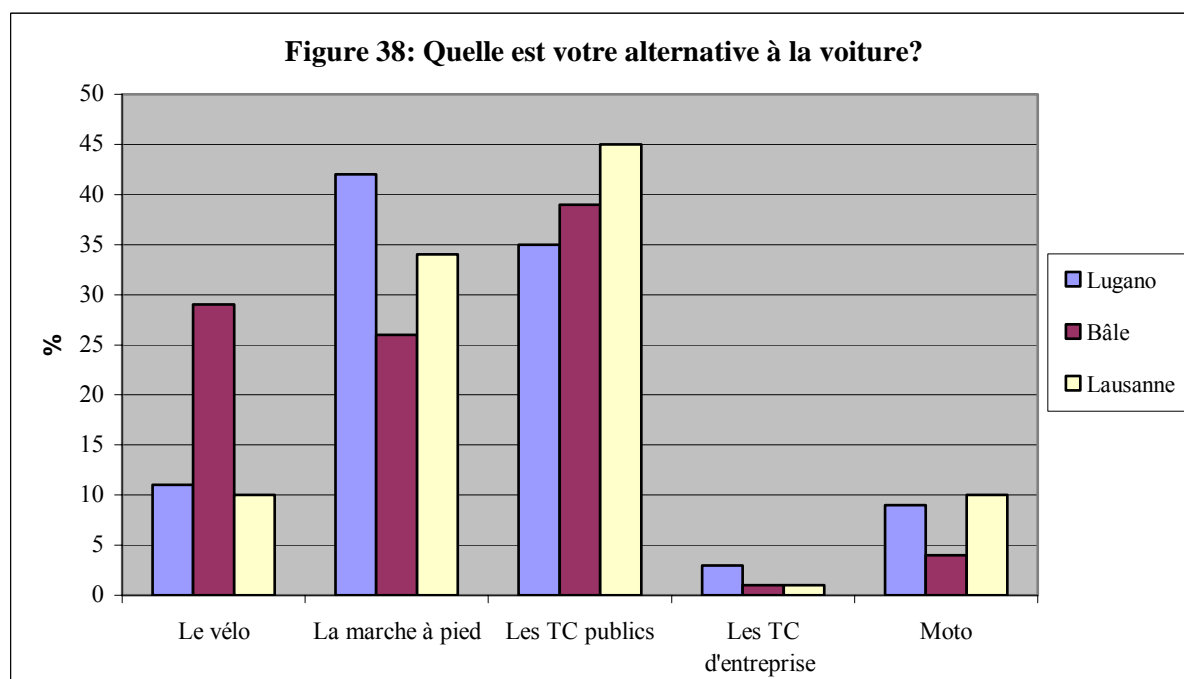


¹ J. PIDOUX (2005), *Péage urbain à l'étude pour Lausanne*, 24 heures, p23, 9 juin.

² Pour plus d'informations, se rendre sur le site : www.lausanne.ch



Les figures 36 et 37 s'intéressent aux perceptions des usagers des transports en communs. L'une des raisons pour lesquelles les lausannois et les luganais utilisent autant la voiture pour se rendre en ville peut s'expliquer à travers ces graphiques. En effet, les problèmes considérés comme importants lors des déplacements en transports en communs sont à l'image des figures précédentes, c'est-à-dire, que les transports lausannois et luganais semblent sous exploités car inefficaces (plus de 70% de luganais et lausannois remettent en cause l'actuelle fréquence de passages des transporteurs) contrairement aux bâlois qui se satisfont relativement bien aux services qui leurs sont alloués.



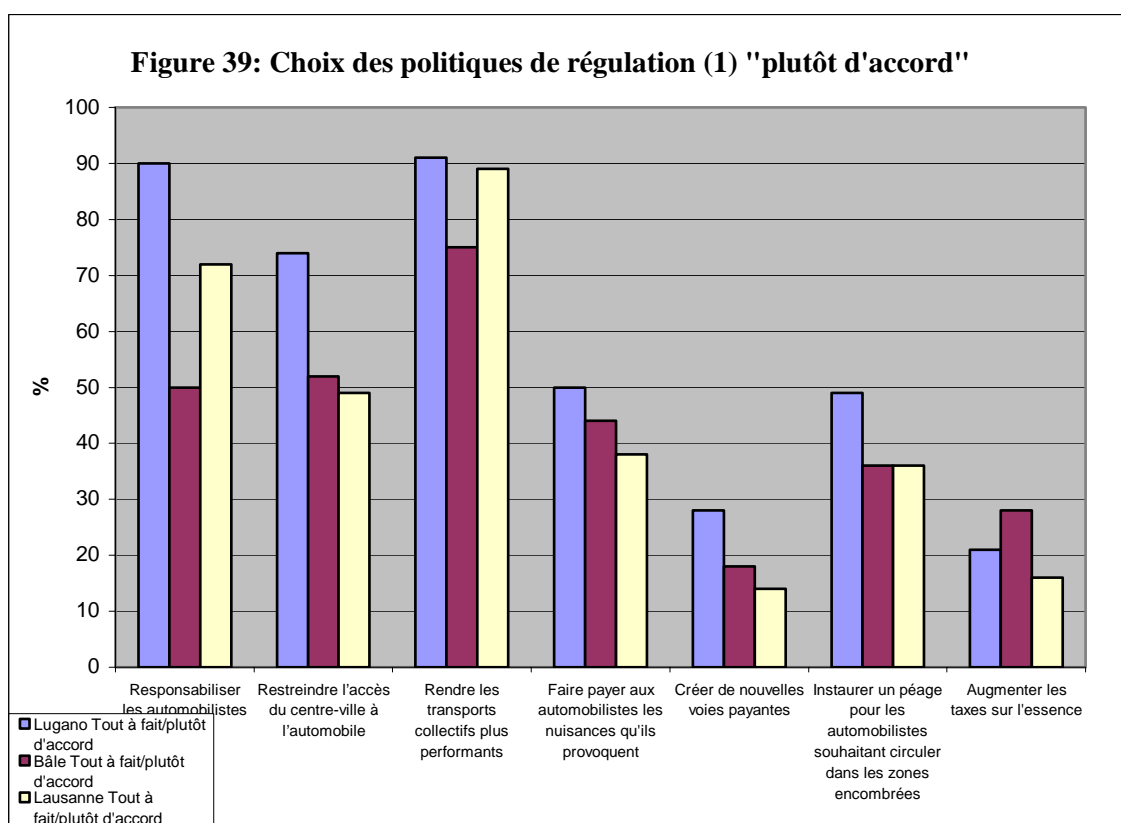
La figure 38 est intéressante car elle présente les habitudes (différentes) de chaque ville. En raison des facteurs topographiques, le vélo est peu utilisé dans les villes de Lausanne et Lugano contrairement à la ville de Bâle qui utilise fortement ce moyen de transport (près de 30%). La marche à pied est par contre une habitude luganaise pour se déplacer, c'est ce qui la caractérise des autres villes alors que les transports en communs sont davantage utilisés par les lausannois même si les écarts sont moins flagrants que dans les critères précédemment cités. Enfin, la moto et les transports en communs d'entreprises demeurent marginaux comme alternative à la voiture pour ces trois villes.

2...demandent des réponses adaptées.

Face aux problèmes générés par l'utilisation massive de l'automobile en ville, et largement perçus comme tels en zones urbaines (notamment pour Lausanne et Lugano), les personnes interrogées semblent en accord avec le fait qu'il soit nécessaire d'instaurer des politiques de régulation. Cependant les réactions sont différentes selon la ville et le type de dispositions à prendre.

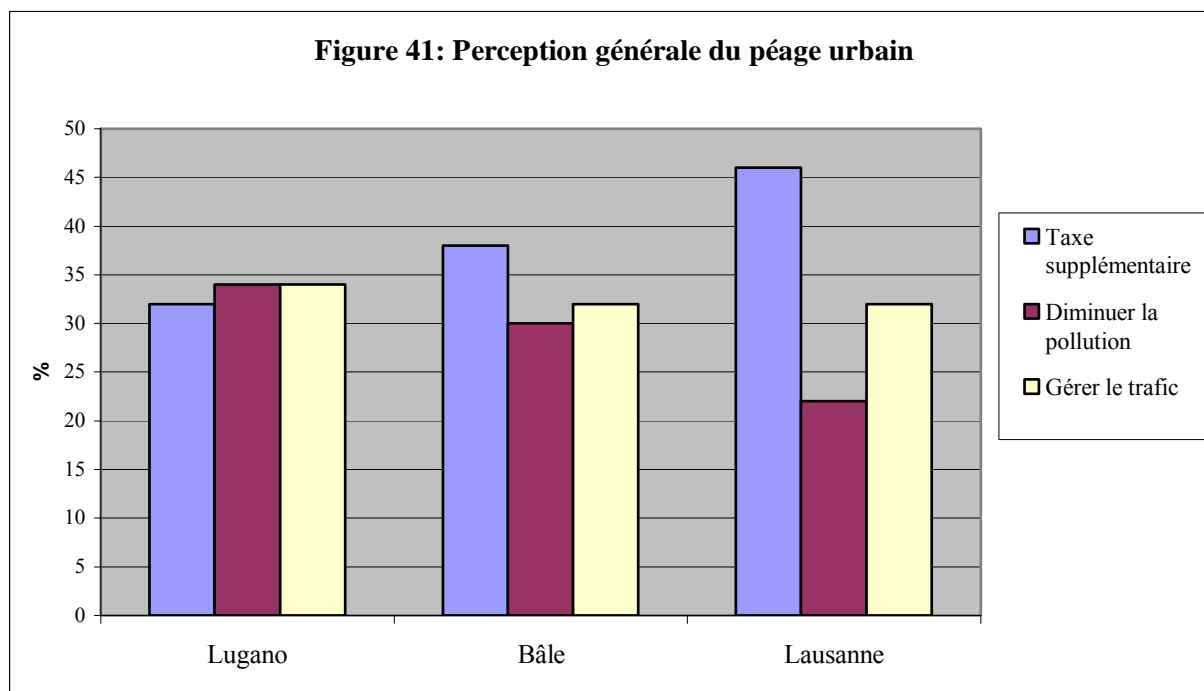
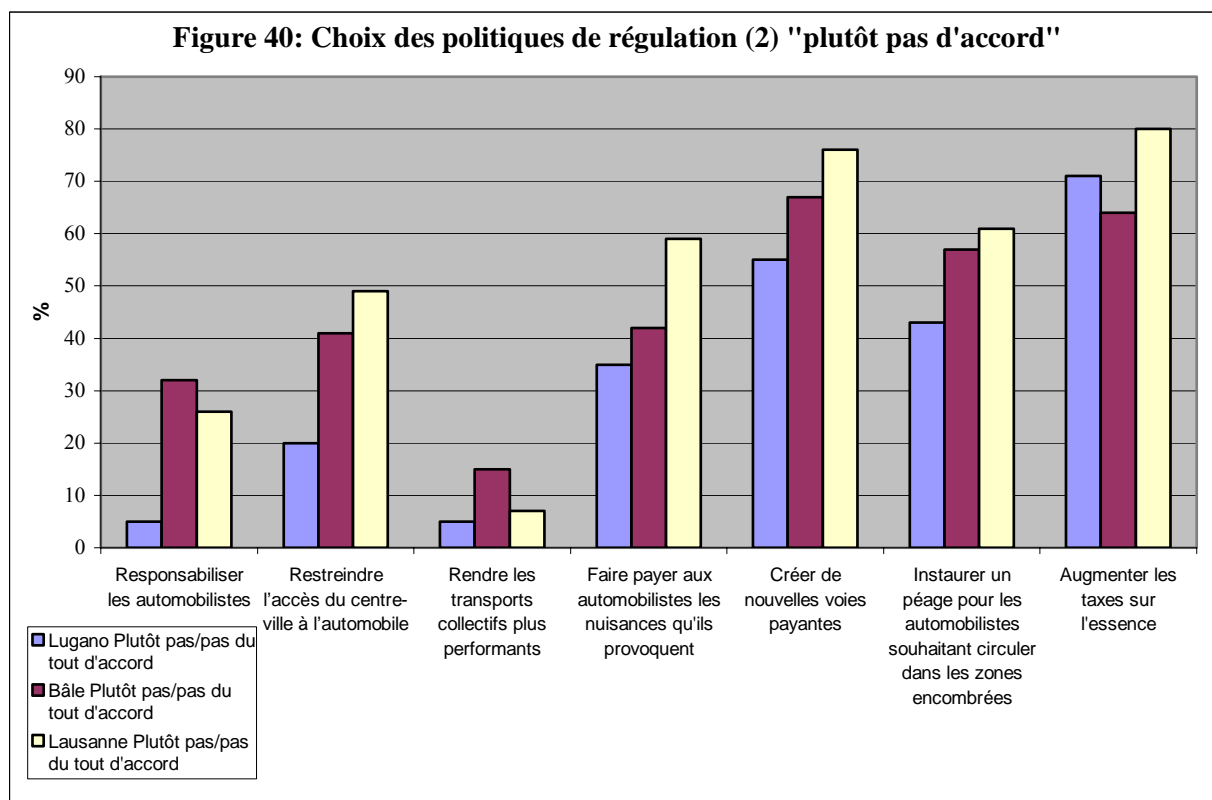
Tableau 3 : L'acceptabilité des politiques de régulation de Lugano, Lausanne, Bâle.

Politique de régulation	Tout à fait d'accord / plutôt d'accord		Plutôt pas d'accord / pas du tout	
Responsabiliser les automobilistes	Lugano	90%	Lugano	5%
	Bâle	50%	Bâle	32%
	Lausanne	72%	Lausanne	26%
Restreindre l'accès du centre ville à l'automobile	Lugano	52%	Lugano	20%
	Bâle	74%	Bâle	41%
	Lausanne	49%	Lausanne	49%
Rendre les transports collectifs plus performants	Lugano	91%	Lugano	5%
	Bâle	75%	Bâle	15%
	Lausanne	89%	Lausanne	7%
Taxation en fonction des nuisances causées par automobile	Lugano	50%	Lugano	35%
	Bâle	44%	Bâle	42%
	Lausanne	38%	Lausanne	59%
Création de nouvelles voies de circulations payantes	Lugano	28%	Lugano	55%
	Bâle	18%	Bâle	67%
	Lausanne	14%	Lausanne	76%
Augmenter les taxes sur l'essence	Lugano	21%	Lugano	71%
	Bâle	28%	Bâle	64%
	Lausanne	16%	Lausanne	80%
Instaurer un péage pour la circulation en zone encombrée	Lugano	49%	Lugano	43%
	Bâle	36%	Bâle	57%
	Lausanne	36%	Lausanne	61%



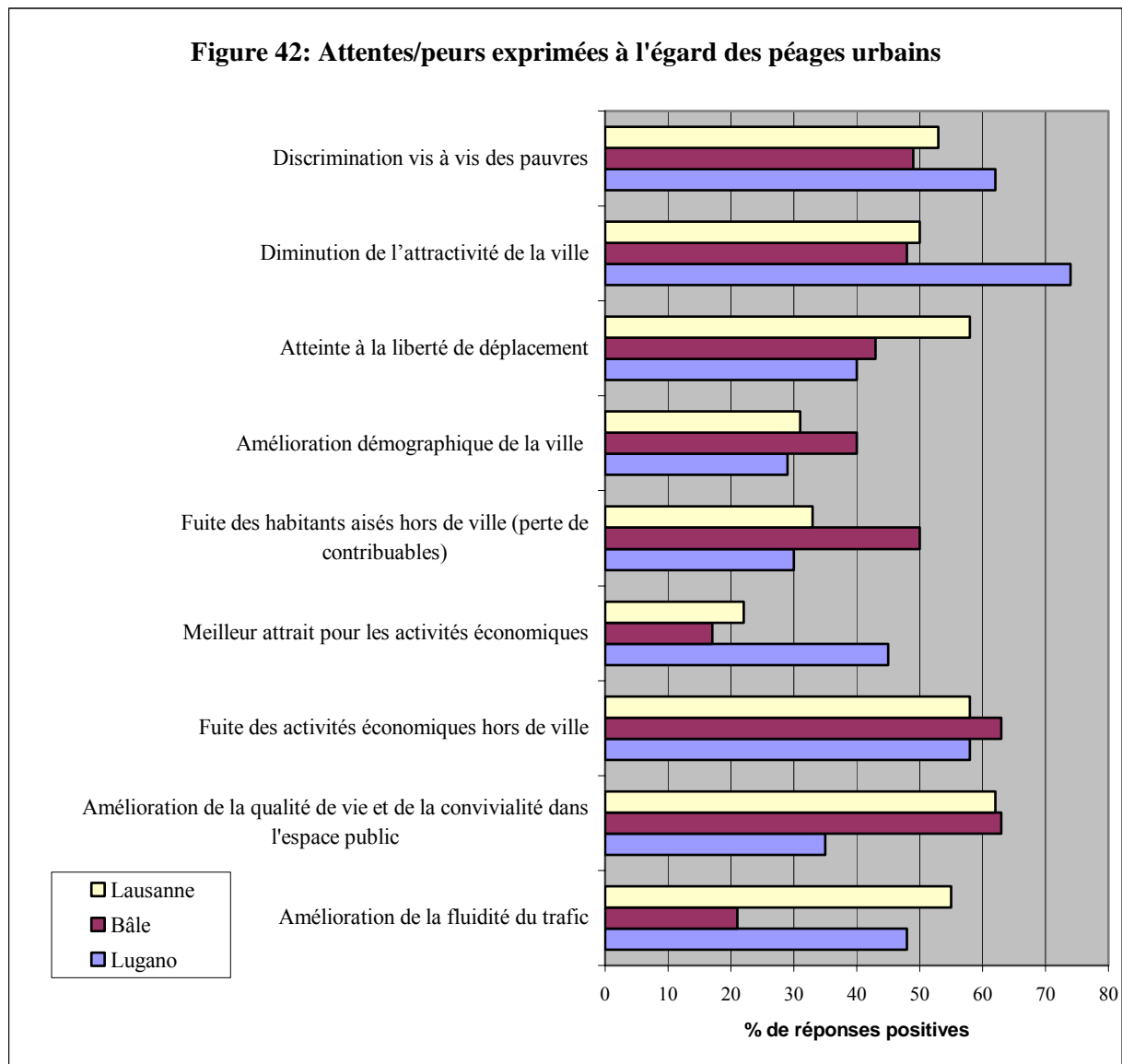
En réponse aux problèmes de trafic automobile, il était demandé aux sondés de faire des choix de politiques de régulation. La figure 39 est la représentation graphique du tableau 3 concernant la proportion de personnes d'accord avec les mesures qui étaient proposées dans le questionnaire (la figure 40 est la représentation inverse). Force est de constater que les luganais sont les plus sensibilisés dans la mesure où ils arrivent chaque fois en tête dans les solutions à mettre en œuvre pour pallier la congestion si ce n'est la mesure qui vise à augmenter les taxes de l'essence où les bâlois ont été plus nombreux à avoir répondu d'accord (28%). La question qui a le plus mobilisé de personnes, c'est celle qui doit rendre les transports collectifs plus performants : 75% pour Bâle, 89% pour Lausanne et 91% pour Lugano. A la question, « faut-il instaurer un péage pour les automobilistes souhaitant circuler dans les zones encombrées ? », soit la question maîtresse de cette enquête sur l'acceptabilité, lausannois et bâlois sont réunis et se prononcent à environ 60% contre cette mesure de régulation (57% pour Bâle et 61% pour Lausanne). Au regard des graphiques, cette réaction peut être comprise pour Bâle dans la mesure où les problèmes de congestion sont moins significatifs qu'à Lausanne. La conclusion que l'on peut en tirer, c'est que les lausannois semblent vouloir résoudre le problème de

congestion mais peu de politiques de régulation leur sont acceptables³. En revanche, l'acceptabilité luganaise correspond plus aux problèmes qu'ils soulèvent dans la mesure où ils sont 49% à être d'accords pour mettre en place un péage urbain.



³ M. Monmarson (2003), *L'acceptabilité des péages urbains : une enquête d'opinion sur Lausanne, rapport de stage du DESS Economie et Droit de l'énergie*, CREM, Août.

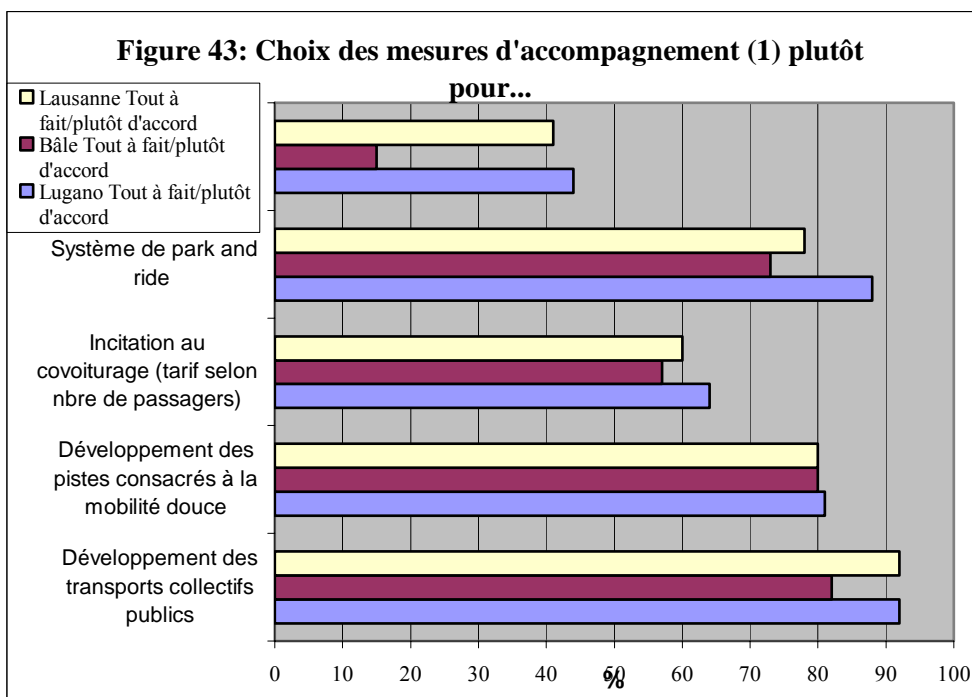
La figure 41 fait état de la perception générale du péage urbain pour les trois villes. Alors que pour Bâle et surtout Lausanne, le péage est avant tout considéré comme une taxe supplémentaire, l'enquête de Lugano révèle une perception plus « équilibrée » du péage entre un moyen de gérer le trafic, de diminuer le trafic et une taxe supplémentaire. En effet, le fait d'associer le péage à une taxe supplémentaire est moins présent pour les luganais interrogés. Ces résultats peuvent s'expliquer par le fait que les objectifs du péage sont peu connus, et quand bien même, mal appréciés puisque pas encore expérimentés (notamment pour l'enquête de Lausanne qui n'a pas bénéficiée des résultats positifs enregistrés à Londres). C'est pourquoi les objectifs qui justifient la tarification et la finalité de chaque mesure doivent être clairs, compréhensibles et raisonnables (le prix doit refléter le coût réel du transport). A ce titre, les attentes et les peurs exprimées à l'égard des péages urbains doivent être étudiés et pris en compte dans l'objectif d'une meilleure acceptabilité.



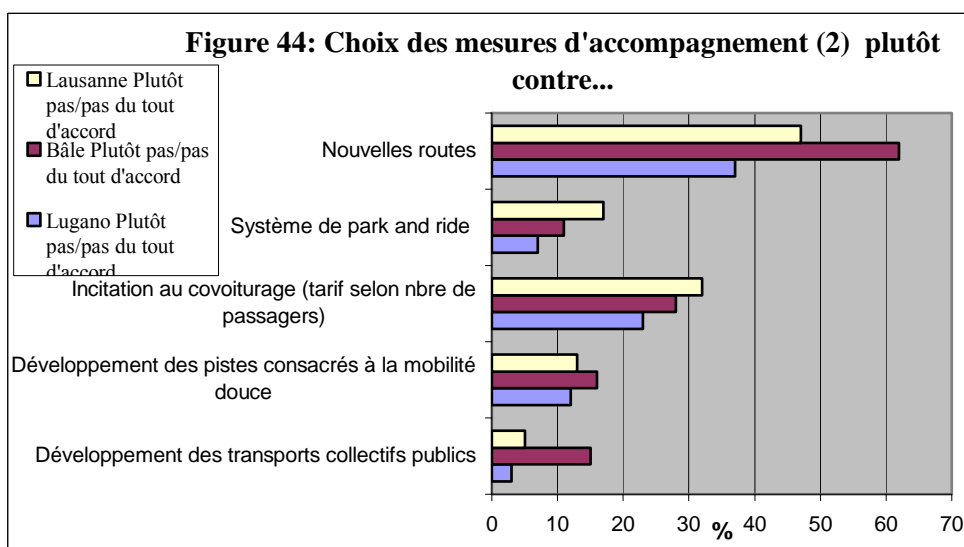
Parmi les dangers que peut représenter l'instauration d'un péage urbain dans une ville, l'enquête sur Lausanne, Bâle et Lugano proposent des résultats qui peuvent paraître contradictoires. Les luganais, dont l'acceptabilité est supposée être la plus forte, émettent des craintes sur les conséquences en termes de discrimination vis-à-vis des pauvres et de diminution de l'attractivité de la ville (ils sont par exemple 75% à penser qu'il y aura une diminution de l'attractivité de la ville tandis que les bâlois et lausannois sont à peine la moitié à le craindre). Dans le même temps, l'enquête révèle que Lugano bénéficiera d'un meilleur attrait pour les activités économiques (selon les luganais) comparé à ce que pensent les bâlois pour Bâle et les lausannois pour Lausanne. En effet, en dehors du fait que le péage urbain risque d'entraîner une fuite des activités économiques pour les trois villes, les résultats de l'enquête relevés à Lausanne, Bâle et Lugano restent différents à plusieurs niveaux :

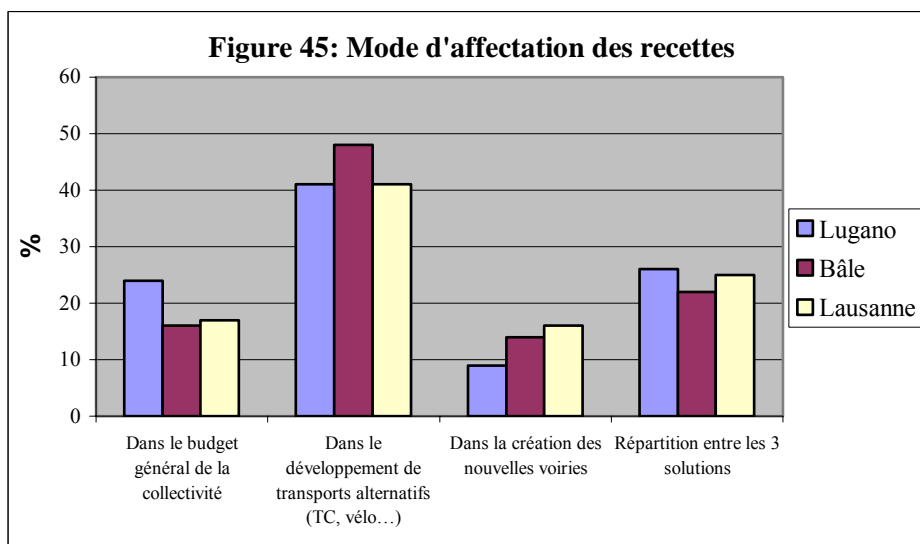
- i) les bâlois craignent essentiellement une fuite des activités hors de la ville et une fuite des habitants aisés hors de ville alors qu'ils espèrent plus une amélioration de la qualité de vie et de la convivialité dans l'espace public ;
- ii) les lausannois ont relativement plus peur de subir une atteinte à la liberté de déplacement alors qu'ils attendent du péage urbain une meilleure amélioration de la fluidité du trafic ;
- iii) 35% seulement des luganais trouvent qu'il y aura une amélioration de la qualité de vie et de la convivialité dans l'espace public grâce au péage urbain alors que les bâlois et lausannois sont à plus de 60% à le penser.

Ces chiffres expriment l'importance du fait que les usagers, qui sont affectés par la tarification, comprennent comme efficaces et adéquats les enjeux relatifs aux problèmes de congestion. C'est pourquoi les objectifs et les moyens du péage urbain doivent être clairement spécifiés auprès de la population afin de faire le lien entre objectifs et outils de la politique des transports, lien qui semble absent ou flou à l'esprit des personnes interrogées. Dès lors, une place prépondérante aux mesures d'accompagnement au projet du péage urbain doit être faite.



Le développement des transports collectifs, de la mobilité douce ainsi que la mise en place de système de *park & ride* sont mis en avant dans le choix des mesures d'accompagnement pour Lausanne, Bâle et Lugano. En revanche, la figure 44 dégage l'hostilité des trois villes à la création de nouvelles routes avec toutefois une nuance plus marquée pour Bâle que pour Lugano.





La figure 45 met l'accent sur l'affectation des recettes du péage urbain dans le développement des transports alternatifs. En effet, les recettes issues du péage sont fondamentales en raison de la nécessité de trouver des ressources en vue de réaliser et accompagner un tel projet (ici sont visés les transports alternatifs). Par ailleurs, dans la perspective d'une meilleure acceptabilité, l'utilisation des recettes doit être transparente, de sorte à informer que les mesures de tarification ne conduisent pas forcément à la duplication des taxes. On a pu constater à ce titre que les résultats de Lugano sont relativement proches de ceux de Lausanne en matière de congestion du trafic (utilisation massive de la voiture) et de transports en communs, mais la perception en est tout autre sur les missions pour lesquelles le péage urbain serait instauré (figure 43). Toutefois, depuis 2003, la croissance du trafic automobile et la saturation des artères de circulation dans l'agglomération de Lausanne (d'autant plus que cette tendance se confirme au fil des années) conduisent la population lausannoise à une meilleure acceptabilité du péage urbain. Pour faire le point de cette analyse comparative, et en guise de synthèse, voici les conclusions à retenir de ces trois enquêtes :

- i) Lausanne (2003) : Utilisation massive de la voiture en ville. Présence d'hypercongestion avec des options alternatives à la voiture restreintes : l'efficacité des transports en communs est remise en cause. Par conséquent, absence de transferts modaux et nécessité de mettre en place des mesures d'accompagnement dans la perspective d'instaurer un péage urbain :
 - Justification du péage urbain ;
 - Acceptabilité faible (36%).

- ii) Bâle (2004) : la voiture est secondaire dans les déplacements urbains ; l'orientation politique de la ville de Bâle privilégie la mobilité urbaine durable à travers la mobilité douce et l'incitation à l'utilisation des transports en communs. De fait, des transferts modaux sont possibles et la congestion est relativement faible :
 - « illégitimité » du péage urbain;
 - Acceptabilité faible (36%).
- iii) Lugano (2005) : Processus en cours de la « Nouvelle Lugano » : ébauche d'une nouvelle vision urbaine. Il subsiste une prépondérance de la voiture avec présence d'hyper-congestion. A l'image de Lausanne, les options alternatives à la voiture sont restreintes : les transports en communs sont pointés du doigt.
 - Justification du péage urbain ;
 - Acceptabilité moyenne (49%).

Ce tour d'horizon des enquêtes avait pour vocation de se rendre compte de la perception sociale du péage urbain. A cet égard, la comparaison entre les enquêtes menées à Lausanne, Bâle et Lugano montre l'importance des spécificités et représentations locales. Il résulte de ses conclusions que pour paraître légitime pour la population locale et ainsi être efficace durablement, la mise en place d'un péage urbain ne peut se passer d'une campagne d'information et de communication sur l'ensemble de la politique des transports de la ville.

SECTION II. La mise en place d'un péage urbain à l'épreuve de la dimension juridique et politique en Suisse

L'instauration d'un péage urbain en Suisse relève d'une multitude de facteurs, certains contribuant à sa mise en place (justification économique : régulation du trafic, prise en compte de la dimension environnementale) alors que d'autres participent à son blocage (facteurs juridique, politique). Ce sont les rigidités institutionnelles et politiques qui seront étudiées dans cette section. Autrement dit, l'objectif sera d'évoquer les différents ressorts que recouvrent la mise en place du péage urbain et rappeler les compétences de chacun (Communes, Cantons, Confédération).

Section II.1 : L'instauration d'un péage urbain bute sur des obstacles juridiques en Suisse...

L'introduction de péages routiers en Suisse nécessiterait une modification de la Constitution fédérale ou du moins une autorisation spéciale de la part du Parlement. En effet, la Constitution fait pour l'instant obstacle à la mise en place de péages urbains via son article 85, alinéa 3⁴. Le Parlement a jusqu'à présent accordé une seule fois une exception, à savoir pour le tunnel du Grand Saint Bernard à la frontière italienne. Dans les années quatre-vingt-dix, le Conseil fédéral a envisagé de demander au Parlement de se prononcer sur des autorisations spéciales concernant certains projets comme le Schanzen-tunnel à Berne ou encore la traversée de la rade à Genève. Comme ces deux projets ont été refusés par la population dans les collectivités, les choses se sont arrêtées là. Actuellement, on examine la possibilité de projets pilotes régionaux avec une autorisation spéciale du Parlement (sans modification de la Constitution). Dans le cadre de la nouvelle péréquation financière, le Conseil fédéral a proposé qu'à l'avenir il statuera lui-même sur les exceptions. Le Parlement a rejeté cette révision de la Constitution en automne 2003. A la fin de la même année, une initiative parlementaire a été déposée pour demander une modification de l'article 82 : à ce jour, l'initiative n'a pas encore été traitée au Parlement⁵. Le Conseil d'Etat du canton de Berne a appuyé une initiative cantonale visant à introduire un système de péages urbains mais le Grand Conseil bernois s'y est opposé en printemps 2004. Au cours de ces dernières années, il est devenu clair qu'il est urgent de trouver des solutions et des nouvelles sources de financement pour les agglomérations. Cependant, ni le conseil fédéral, ni le parlement n'ont voulu introduire de péages urbains. D'ailleurs en février 2004, les suisses ont voté non au contre-projet AVANTI⁶ proposé par le parlement, de sorte que de nouvelles solutions sont actuellement examinées pour résoudre les problèmes de trafic et de financement. Ce « non » peut également être interpréter comme le refus d'une expansion du réseau routier au profit de mesures qui, tels les péages urbains, permettraient de canaliser le trafic en atténuant la congestion. Ainsi, le cadre juridique qui recouvre l'introduction de péages urbains en Suisse est sujet à des modifications et suscite de nombreux débats, notamment sur la nécessité de modifier ou non la Constitution fédérale.

⁴ Se reporter à l'introduction de la seconde partie pour pouvoir lire l'extrait de la Constitution ;

⁵ Se reporter aux annexes pour lire l'initiative visant à modifier la Constitution fédérale ;

⁶ Le contre-projet à l'initiative Avanti a été refusé par 62,8% de la population et la totalité des cantons dont les ambitions affichées étaient l'achèvement du réseau autoroutier (garanti par la création d'un fonds routier indépendant alimenté par une partie de l'impôt sur l'essence et de la vignette) et suppression des bouchons sur les routes nationales (notamment par l'élargissement de certaines autoroutes et le percement d'un deuxième tunnel au Gothard).

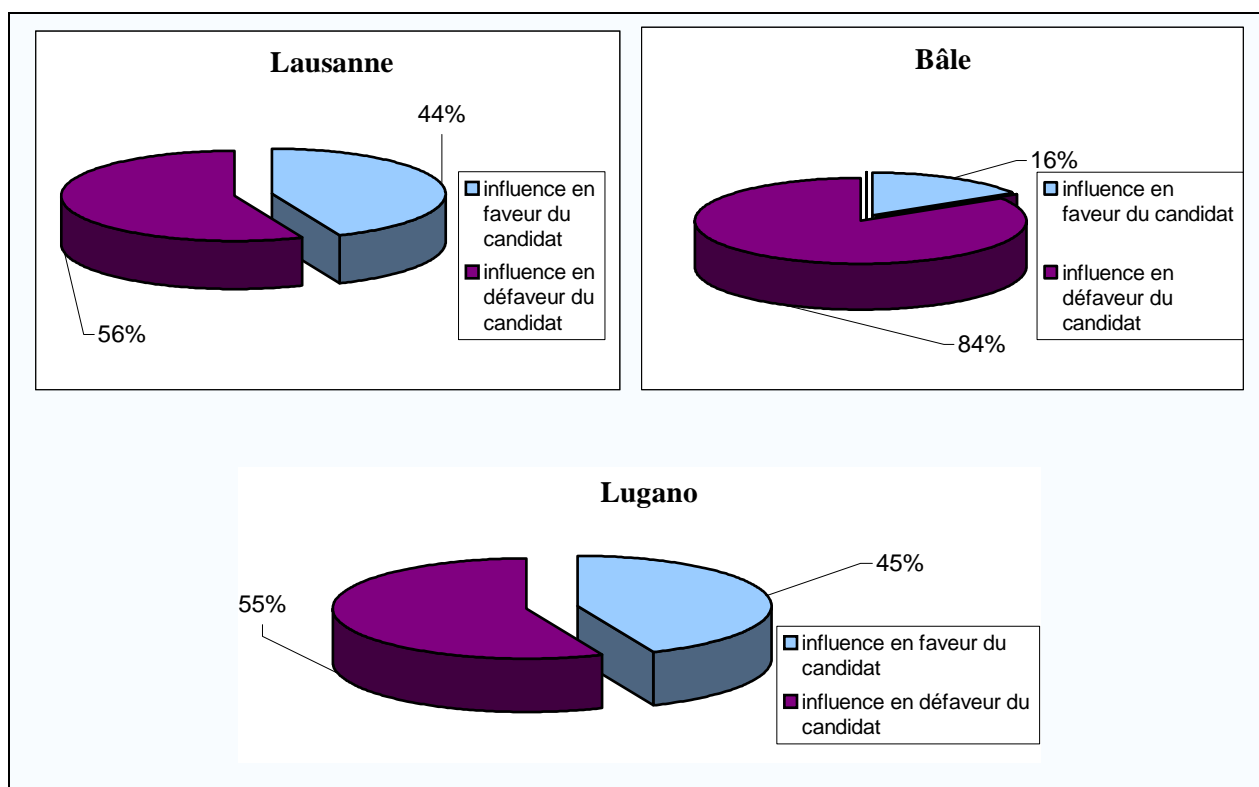
Section II.2 : ...combiné à une complexité politique quant à la stratégie à suivre.

En rappel, la Suisse est divisée en 26 cantons, contenant chacun plusieurs, voire des centaines de communes. Les cantons suisses sont partiellement autonomes constitutionnellement (chaque canton a sa propre constitution), ainsi que du point de vue législatif, judiciaire, fiscal et administratif. Un certain nombre de domaines sont ainsi gérés uniquement au niveau cantonal. On y trouve par exemple l'éducation, la gestion des hôpitaux (sauf les hôpitaux communaux et privés), la construction et l'entretien de la majorité des routes (sauf les autoroutes et routes nationales qui relèvent de la compétence de la Confédération) et la police, ou encore le contrôle de la fiscalité.

Actuellement, l'idée de péages urbains mérite encore d'être débattue en Suisse comme en témoigne cette enquête de terrain. Une plus grande acceptabilité suppose que les avantages d'un modèle puissent être expliqués clairement, car « personne ne paie volontiers une taxe supplémentaire sans en connaître la contre-partie »⁷. L'idéal politique pour les partisans des péages urbains serait de l'intégrer à une stratégie de politique de transport, en tant que partie d'une approche globale. Plus les embouteillages augmenteront, plus les problèmes financiers et écologiques deviendront importants, plus on mènera d'expériences positives à l'étranger, et plus la conviction grandira que les péages urbains constituent aussi une option politique envisageable pour la Suisse. A partir du moment où les péages urbains sont revêtus d'une image négative par la population (acceptabilité faible ou moyenne), le risque politique en terme de réélection est réel pour celles et ceux qui veulent engager ce processus dans leurs villes. En effet, la mise en place d'un péage urbain suppose une volonté et une audace politique forte en raison du risque électoral encouru (figure 46). Il existe des exemples selon lesquels une fois une décision en matière de politique urbaine est prise contre l'avis de la population (par exemple fermer une route pour en faire une voie piétonne dans le centre ville), l'acceptabilité tourne à mesure que la population se rend compte des effets positifs que cela génère, à savoir un plus grand confort et une meilleure qualité de vie. Dès lors, la combinaison de tous ces facteurs peut expliquer la tergiversation actuelle du monde politique Suisse en matière de mise en place des péages urbains.

⁷ Extrait d'une réunion publique sur les péages routiers organisé par TA SWISS (brochure publifocus disponible sur www.ta-swiss.ch)

Figure 46 : Influence que pourrait avoir l'instauration d'un péage urbain lors des prochaines élections



Dans la continuité de ce qui a déjà été dit, revenir sur les compétences de chaque acteurs semblent nécessaire afin de cerner les débats qui entourent la problématique des péages urbains. Historiquement, c'est l'embellie économique des années 50 avec les débuts de la motorisation de masse que la répartition des compétences en la matière s'est effectuée. En effet, c'est depuis 1941 que la Confédération s'attache à promouvoir l'extension du réseau suisse des routes principales. Ce développement se fait malgré les obstacles posés à la construction de grandes voies de communication modernes du fait de l'autorité des cantons dans ce domaine. Dans les années 50, une commission proposa de donner un pouvoir décisionnel accru à la Confédération et la modification constitutionnelle correspondante fut approuvée en 1958 par le peuple. Cette modification permit de déterminer clairement les compétences des cantons et de la Confédération dans le domaine et posa la première pierre de l'engagement de cette dernière dans la construction de routes principales. Ainsi, les contributions de la Confédération à la construction, à l'entretien et à l'exploitation du réseau des routes nationales sont financées par la moitié des recettes de l'impôt sur les carburants, par la surtaxe de 30 centimes par litre d'essence et par la vignette autoroutière. Ils ont tous leur propre parlement (appelé dans la plupart des cantons francophones *Grand Conseil*) et leur gouvernement (appelé dans la plupart des cantons francophones *Conseil d'État*). La répartition des compétences entre la Confédération et les

cantons est formalisée dans la Constitution fédérale. Celle-ci précise les limites de la souveraineté des cantons ; certaines compétences sont attribuées explicitement aux cantons ou à la Confédération; sinon, ce qui n'est pas explicitement délégué à la Confédération est du ressort des cantons.

En guise de conclusion du chapitre III, on a pu se rendre compte de la complexité à la fois en amont (cadre juridique et politique) et en aval (acceptabilité et mise en œuvre) de l'introduction d'un péage urbain en Suisse. Cette enquête, comme celles qui ont déjà été effectuées sur le même thème, montre à quel point cette notion suscite le débat mais tarde à se traduire dans les faits. Certes, toutes les villes suisses ne sont pas concernées par des phénomènes de congestion et les représentations locales sont fortes, Lausanne et Lugano sont par exemple bien plus touchées que Bâle. Le fait de poser d'ores et déjà les bonnes questions et réfléchir sur les solutions à apporter dans l'avenir ne peut être que bénéfique pour ces villes dans la perspective d'un développement urbain durable. De surcroît, cette tendance (la congestion automobile) se développe au fil des années et la remise en cause de l'adaptation de la ville à la voiture concourent à créer les conditions de succès pour la mise en place d'un péage urbain. Cette évolution a amené plusieurs villes et agglomérations du monde entier à prendre des mesures allant dans ce sens. C'est à travers ces expériences que le prochain et dernier chapitre sera consacré : il s'agira d'aborder deux questions :

- i) Comment le péage urbain fonctionne-t-il ailleurs ?
- ii) Dans quelles mesures sont-ils applicables en Suisse ?